

Неизвестные и малоизвестные факты из жизни и деятельности инженера Б.Г. Луцкого: к 150-летию со дня рождения

Unknown and little-known facts about the life and work of engineer Boris Loutzoy: to the 150-th anniversary of birth

Александр Фирсов¹

Alexander Firsov

¹ Кафедра соціально-гуманітарних дисциплін, Європейський університет (Черкаська філія), Черкаси, Україна, firsov2010@gmail.com

Ключові слова:

Б.Г. Луцький, інженер, конструктор, винахідник, невідомі факти біографії, віце-адмірал В.П. Верховський, компанія Daimler-Motoren-Gesellschaft

Анотація: Дана стаття присвячена 150-річному ювілею геніального інженера Б.Г. Луцького. Мета статті – заповнити дослідницьку прогалину в біографії Б.Г. Луцького, яка пов'язана з початковим періодом його діяльності на благо вітчизни. У статті на підставі архівних і літературних джерел наведені досі невідомі та маловідомі історикам факти з життя та діяльності Б.Г. Луцького. Наведено документи з Центрального державного архіву Військово-Морського Флоту Росії, з яких слідує, що Б.Г. Луцький ще наприкінці XIX століття займався створенням двигуна внутрішнього згоряння без запальника. Встановлено, що в 1902 році він створив і запатентував в Німеччині двигун такого типу. Цей двигун на відміну від двигуна Дизеля можна було використовувати для екзактно-діючих машин. Встановлено, що у 1901-1903 рр. Б.Г. Луцький випробовував створені ним двигуни внутрішнього згоряння на шлюпці імператорської яхти «Гогенцоллерн», яка належала імператору Німеччини Вільгельму II. Наведено документи з архіву концерну «Daimler AG», в яких зазначено, що в 1902-1903 рр. Б.Г. Луцький вимагав від керівництва компанії «Daimler-Motoren-Gesellschaft», щоб всі вироби, які компанія виготовляла за його патентами, називалися «Daimler-Loutzky». Встановлено, що перший у світі реверсивний двигун внутрішнього згоряння був винайдений Б.Г. Луцьким в 1903 році. Наведена коротка інформація про дружину Б.Г. Луцького – Люсі Мері Агнес Хикенлупер. Встановлено, що інформація радянських і російських істориків про те, що Б.Г. Луцький помер в Росії на початку 20-х років минулого століття не відповідає дійсності. Знайдено документи, які свідчать про те, що він ще був живий в 1943 році і проживав у Німеччині.

Key words:

Boris Loutzky, engineer, designer, inventor, unknown facts biography, vice-admiral Verkhovsky, the company Daimler-Motoren-Gesellschaft

Abstract— This article is devoted to the 150-th anniversary of genius engineer Boris Loutzky. The purpose of the article is to fill a research gap in the biography of Boris Loutzky, which is related with the initial period of his work for the benefit of homeland. Unknown and little known facts of life and work of Boris Loutzky are given in the article on the basis of archival and literary sources. The article presents the documents from the Central State Archive of the Russian Navy which showed that Boris Loutzky was engaged in the creation of an internal combustion engine without igniter as early as in the late XIX century. It was established that in 1902 he created and patented the engine of this type in Germany. This engine can be used to ekzact operating machines in contrast to the Diesel engine. It was found that in 1901-1903 Boris Loutzky tested own internal combustion engines on the boat of imperial yacht «Hohenzollern» belonging to German Emperor Wilhelm II. The article also presents the documents from the archives of the concern «Daimler AG», which indicate that in 1902-1903 years Boris Loutzky demanded from the management of the company «Daimler-Motoren-Gesellschaft» to title «Daimler-Loutzky» all products manufactured by the company for his patents. It's found that the world's first reversible internal combustion engine was invented by Boris Loutzky in 1903. Quick overview about the wife of Boris Loutzky – Lucy Mary Agnes Hickenlooper is given. It was found that the information of Soviet and Russian historians about death of Boris Loutzky in Russia in the early 20-ies of the last century is contrary to fact. The author discovered the documents which testify that Boris Loutzky was still alive in 1943 and lived in Germany.

15 января 2015 года исполнилось 150 лет со дня рождения инженера Б.Г. Луцкого. Борис Григорьевич Луцкий (с 1911 года Луцкой – А.Ф.) – одна из самых загадочных личностей в истории техники. Отстреливался при попытке задержания... Сидел в тюрьме Шпандау... Дата смерти и место захоронения неизвестны... Подавал заявление в российское

посольство, в Берлине на получение советского паспорта. Настоящий граф Монте-Кристо XX столетия. В конце XIX – первой половине XX века Б.Г. Луцкий был, пожалуй, самым известным конструктором и изобретателем Европы [1-14]. Средства массовой информации многих стран, начиная с 1887 года и до начала второй мировой войны, с восхищением писали о

достижениях нашего соотечественника. Созданные им двигатели внутреннего сгорания (ДВС), автомобили, самолеты, дирижабли, моторные лодки, колеса для транспортной техники и другие изделия удивляли своей уникальностью, техническими и экономическими показателями.

Б.Г. Луцкого считали своим и в царской России, и в кайзеровской Германии, где он, будучи подданным Российской империи, прожил более 60-ти лет. За огромный вклад в развитие отечественного моторостроения, автомобилестроения, авиации и военно-морского флота (ВМФ) Б.Г. Луцкой был отмечен высокими наградами и званиями Российской империи. В 1903 году за создание моторной флотилии он был награжден орденом Святого Станислава. В 1906 году за заслуги перед отечеством император России Николай II присвоил ему звание потомственного почетного гражданина Российской империи, а в 1911 году пожаловал ему и дворянский титул. При этом его фамилия была изменена на Луцкой. В Германии, в начале 20-х годов прошлого века Б. Г. Луцкому был присвоен титул барона.

К сожалению, в России после прихода к власти большевиков о Б. Г. Луцком перестали упоминать в средствах массовой информации, считая его «беглым эмигрантом» и «классовым врагом». То же самое произошло и в Германии с приходом к власти нацистского режима. Имя Б. Г. Луцкого исчезло со страниц всех немецких газет и журналов. Из-за негласного запрета и боязни упоминать о Б.Г. Луцком его имя оказалось незаслуженно забытым, как на родине, так и за рубежом.

После окончания второй мировой войны советские историки начали фрагментарно упоминать о Б.Г. Луцком, а большинство их немецких коллег продолжали упорно о нем молчать. Во второй половине XX века лишь П. Кирхберг из Восточной Германии и В. Гебхардт из Западной Германии приоткрыли «железный занавес» над именем Луцкого. Они вспомнили о нем в контексте краткого освещения истории компаний «Аргус», «Штёвер» и «ГФА». О том, что Б. Г. Луцкой длительное время работал в знаменитом концерне «Даймлер-Моторен-Гезельшафт» («ДМГ») они умолчали. Только в начале XXI века концерн «Даймлер» вспомнил на корпоративном сайте и в некоторых печатных изданиях про Б.Г. Луцкого – в основном в связи с презентацией «Моторных телег Луцкого» в Санкт-Петербурге, в 1901 году. Возможно, изменению официальной позиции концерна – не упоминать о Б.Г. Луцком, способствовало наступление «эры интернета» и повышенный интерес к деятельности знаменитого русского конструктора.

К сожалению, в связи с малочисленностью публикаций о Б.Г. Луцком сегодня мало кто знает о нем. Одной из причин, оказавших отрицательное влияние на то, что его имя оказалось забытым, вероятно, является и разнообразное написание его фамилии во многих иностранных публикациях: Lutzki, Lützky, Lutski, Lutzkoi, Lutzkay, Loutzky, Loutsky, Loutzkoi, Loutzkoj, Loutzkov, Lutskey, Lützkoy, von Loutzkoy, baron Loutzkoy, Lentzkoy

и т.д. Из-за такого разнообразия в написании фамилии Луцкого, многие считали, что это не один и тот же человек, а разные люди.

Б.Г. Луцкой внес огромный вклад в развитие мировой науки и техники. Им по праву могут гордиться украинцы, россияне и немцы, так как он одновременно принадлежит и Украине, и России, и Германии. На территории Украины он родился и провел детство, российскому государству он преданно служил, а в Германии прожил большую часть своей жизни.

История жизни и деятельности Б.Г. Луцкого до настоящего времени мало исследована. Среди историков до сих пор ведется полемика о правильности написания его фамилии, дате смерти, национальности, вероисповедании и т.д.

Цель статьи – восполнить исследовательский пробел в биографии Б. Г. Луцкого, который связан с начальным периодом его деятельности на благо отечества.

Известно, что в марте 1900 года Б. Г. Луцкий написал письмо русскому военному агенту в Берлине князю П. Н. Енгальцеву, в котором предложил свои услуги России в качестве автоконструктора: «Ваше Сиятельство Милостивый Государь Князь Павел Николаевич! Желая посылить быть полезным своему отечеству, я позволяю себе сделать Вашему сиятельству некоторые сообщения о моих последних изобретениях по применению автомобиля для передвижения скорострельных орудий, с покорнейшею просьбою не отказать мне, если Вы признаете возможным дать ход настоящей записке» (РГВИА, фонд 803, опись 1, дело 1036, листы 41 а, 41 а (об.), 41 б, 41 б (об.). С этого момента началась активная деятельность Б. Г. Луцкого на благо Российской империи.

В результате проведенных исследований автору данной статьи на основании литературных и архивных источников удалось установить несколько новых, доселе неизвестных историкам фактов о начальном периоде деятельности Б.Г. Луцкого на благо отечества.

Как известно, в 1900 году на Всемирной парижской выставке состоялась встреча Б.Г. Луцкого с начальником Главного управления кораблестроения и снабжения Морского ведомства Российской империи вице-адмиралом (с 1904 г. адмирал – А.Ф.) В.П. Верховским, которая в дальнейшем изменила всю его жизнь. Ознакомившись с двигателями Луцкого и убедившись в высочайшей квалификации конструктора, вице-адмирал Верховский поручил Борису Григорьевичу наблюдение за строительством российских военных кораблей в немецком городе Киле. Кроме этого Верховский поручил Луцкому разработать двигатели для подводных лодок и катеров российского ВМФ, а также решить вопрос о перевозке грузов при помощи автомобилей. В это же время российское руководство назначило Луцкого военно-морским атташе (техническим экспертом) при Российском посольстве в Берлине.

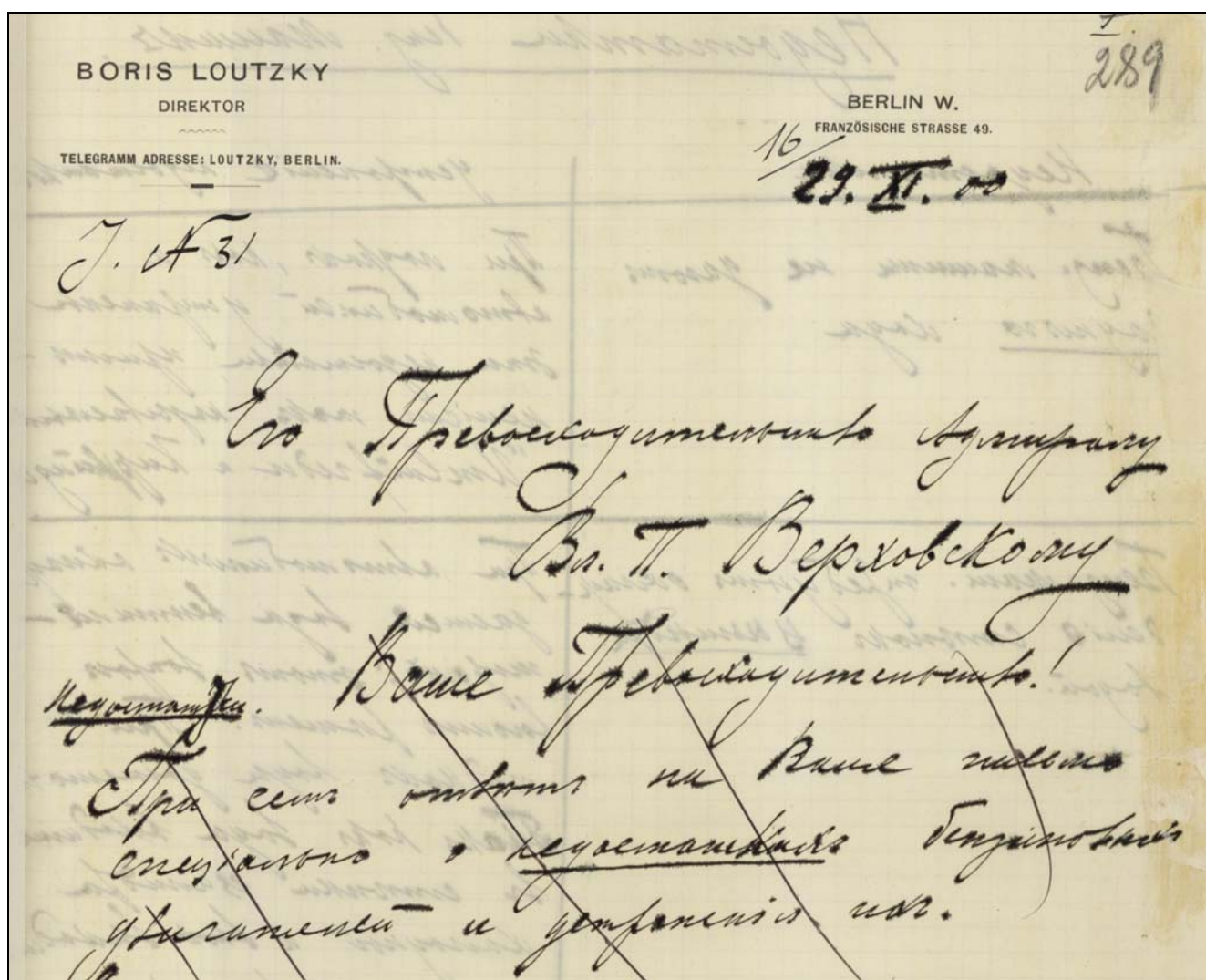


Рис. 1. Фрагмент из письма Луцкого к вице-адмиралу Верховскому

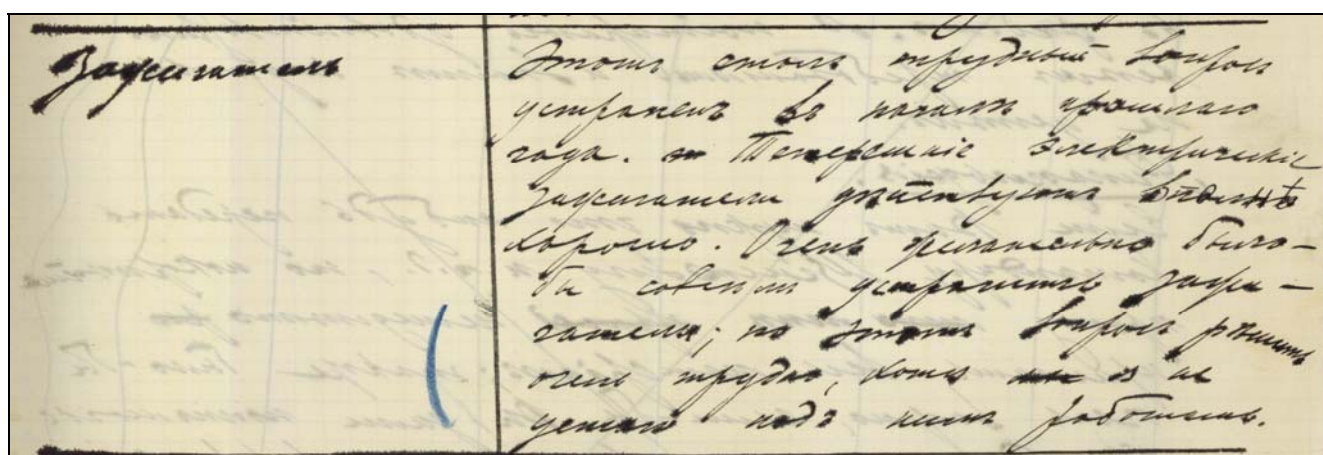


Рис. 2. Фрагмент из письма Луцкого к вице-адмиралу Верховскому

После знакомства Луцкого с вице-адмиралом Верховским между ними началась постоянная переписка. Письма, адресованные вице-адмиралу Верховскому, хранятся в Центральном государственном архиве Военно-Морского Флота России (ЦГА ВМФ). В одном из этих писем вице-адмирал Верховский

попросил Луцкого рассказать ему о недостатках и достоинствах ДВС. Вице-адмирала Верховского особенно интересовали преимущества ДВС по сравнению с паровыми машинами, которыми был оснащен весь ВМФ Российской империи. 29 ноября 1900 года Б.Г. Луцкий отправил Верховскому из Берлина

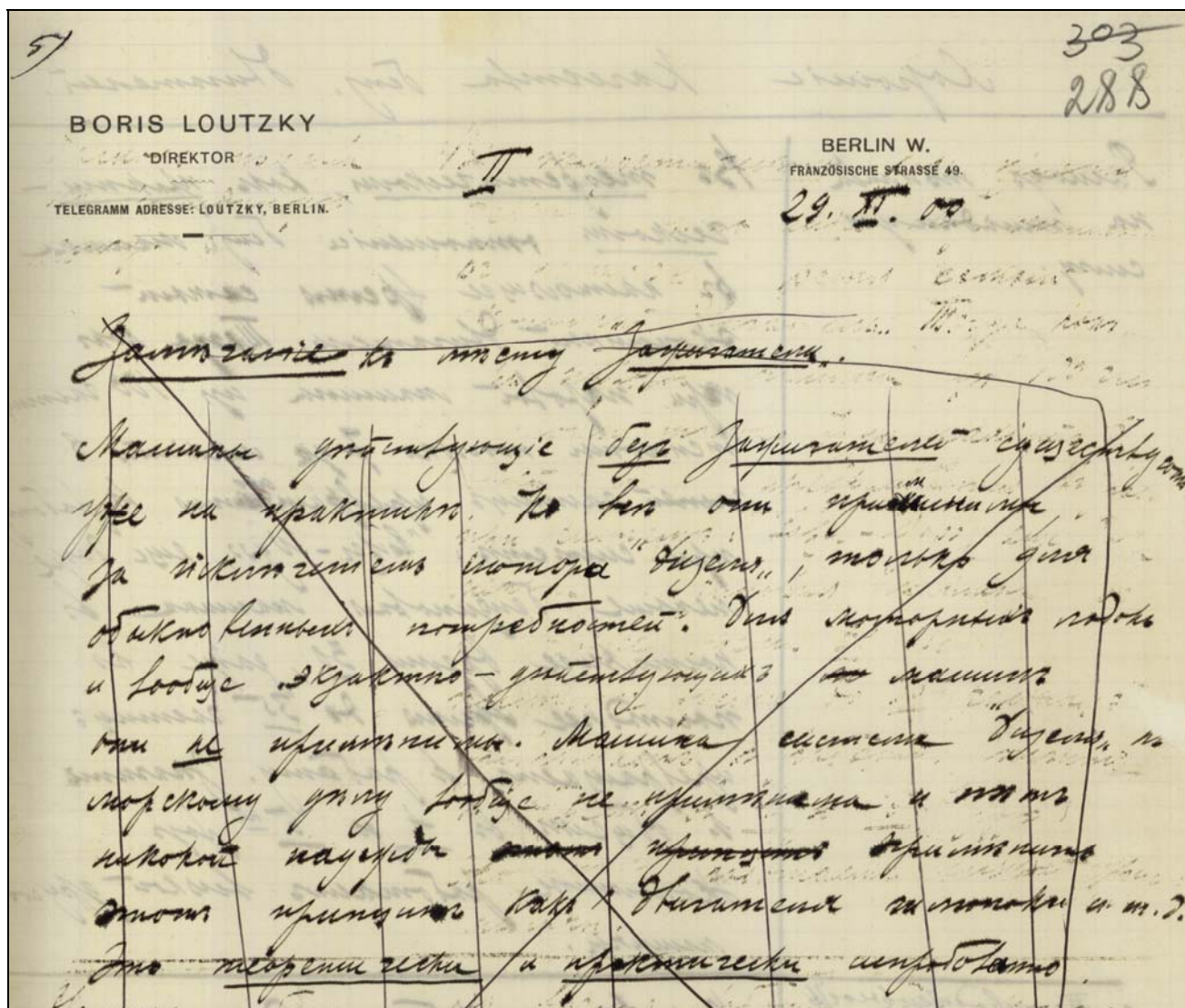


Рис. 3. Фрагмент из письма Луцкого к вице-адмиралу Верховскому

ответное письмо (ЦГА ВМФ, фонд 427, опись 1, дело 457, листы 289-290), в котором дал информацию о недостатках и достоинствах бензиновых ДВС (рис. 1). На двух страницах этого письма присутствуют очень важные фразы, которые свидетельствуют о том, что Б.Г. Луцкий в конце 90-х годов XIX века серьезно занимался созданием двигателя без «зажигателя». Об этом факте никто из современных историков в своих публикациях не упоминает. На одной из страниц письма (рис. 2) Б.Г. Луцкий пишет: «Недостатки. Зажигатель. Этот столь трудный вопрос устранен в начале прошлого года. Теперешние электрические зажигатели действуют вполне хорошо. Очень желательно было бы совсем устранить зажигатели; но этот вопрос решить очень трудно, хотя я не устаю над ним работать».

На другой странице письма (рис. 3) Б.Г. Луцкий дал дополнительную информацию к «зажигателю». Он пишет: «Замечание к месту зажигатель. Машины, действующие без зажигателей существуют уже на

практике. Но все они применимы, за исключением мотора «Дизеля», только для обыкновенных потребностей. Для моторных лодок и вообще экзактно-действующих машин они не применимы. Машина системы «Дизеля» к морскому делу вообще не применима и нет никакой надежды применить этот принцип, как двигателя шлюпки и т.д. Это теоретически и практически испробовано».

Из приведенной цитаты следует, что в 1900 году не существовало ДВС без зажигателя, который можно было бы применить «к морскому делу», в том числе для этого был непригоден и двигатель системы «Дизеля».

Здесь хочу отметить, что в 1902 году Б.Г. Луцкий все-таки создал двигатель без «зажигателя», который в отличие от двигателя системы «Дизеля» можно было применять для «экзактно-действующих машин», в частности, для судов [15]. При создании двигателя Луцкий использовал совершенно новый метод работы ДВС, который он изобрел и запатентовал в немецком

патентном ведомстве 27 февраля 1902 года под № 148041 (рис. 4). Этот метод отличался от всех существующих на тот период времени методов, и поэтому его вполне обоснованно можно назвать, как метод работы ДВС по термодинамическому циклу Луцкого. Метод Луцкого отличался от термодинамического цикла Брайтона и от термодинамического цикла Дизеля. В нем воспламенение горючей смеси происходило независимо от уровня сжатия воздуха, подаваемого в цилиндр ДВС, а за счет повышения его температуры. Это достигалось за счет регулирования внутренней температуры газов в цилиндре во время процесса расширения или процесса выпуска выхлопных газов. Термодинамический цикл Луцкого являлся двухтактным и происходил за один оборот коленчатого вала. В отличие от четырехтактного двигателя Дизеля, где вытеснение отработавших газов и всасывание свежего воздуха осуществлялось самим поршнем, в двухтактном двигателе Луцкого газообмен происходил за счет подачи в цилиндр воздуха под давлением. В настоящее время

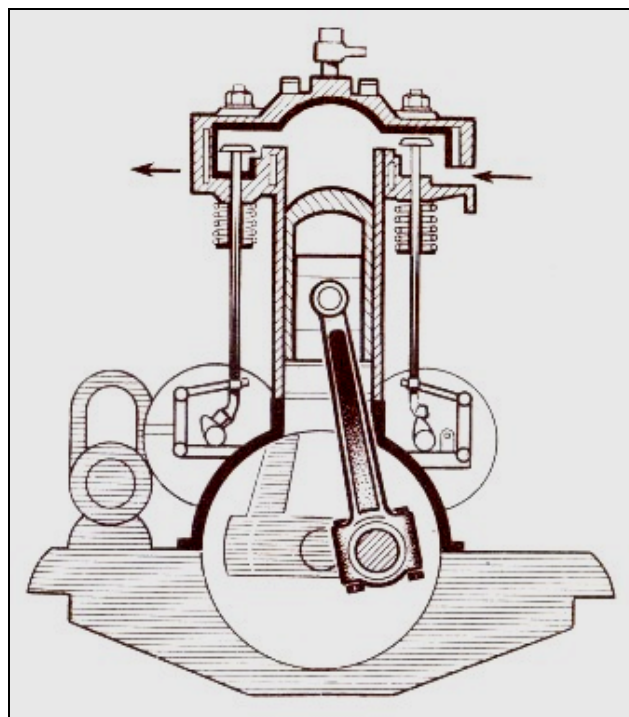


Рис. 5. Т-образная головка цилиндров

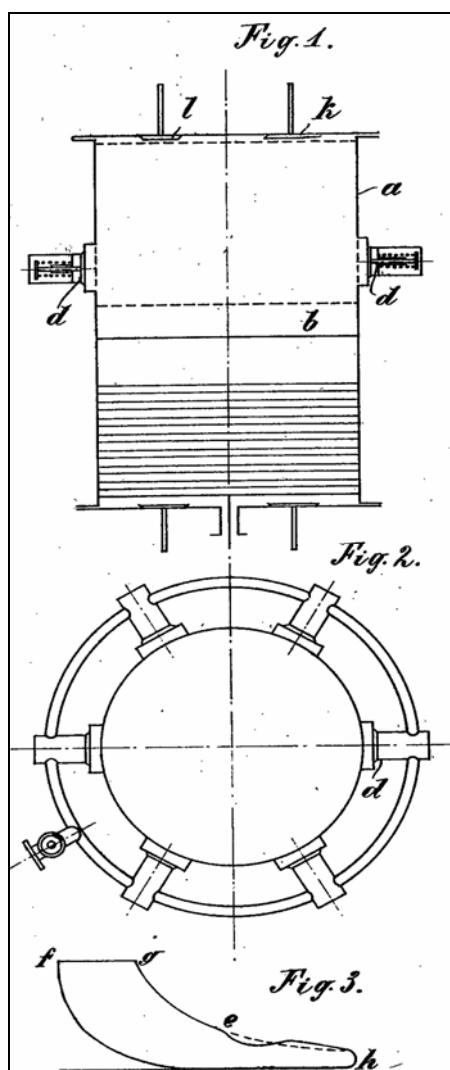


Рис. 4. Фрагмент из немецкого патента № 148041

этот процесс называют наддувом.

Во время русско-японской войны российское правительство начало строительство завода по изготовлению двигателей без «зажигателя» конструкции Луцкого, однако из-за финансовых трудностей это строительство так и не было завершено. Информация об этом была опубликована в немецком еженедельном научном журнале «Hansa: Wöchentlich erscheinendes Zentralorgan für Schiffahrt, Schiffbau, Hafen», в 1963 году: «Строительством дизельных двигателей на верфях стали заниматься довольно рано. Во время русско-японской войны началось строительство завода по производству двигателей для подводных лодок по проектам российского инженера Луцкого, однако оно не было завершено из-за финансовых трудностей. Два двигателя этого типа были построены позже для российской гоночной лодки (500 л.с.) и немецкого торпедного катера (400 л.с.)» [16].

За период с 1900 по 1903 гг. Б.Г. Луцкий разработал для ВМФ Российской империи целую серию ДВС мощностью от 4 до 6000 л.с. Известный автомобильный историк В.И. Дубовской в книге: «Автомобили и мотоциклы России (1896-1917 гг.)» писал, что для моторных шлюпок и катеров ВМФ Б.Г. Луцкий разработал ДВС мощностью: 12, 16, 25 и 50 л.с. Большинство двигателей, заказанных Морским ведомством российской империи, имели мощность 25 и 50 л.с. Эти двигатели могли работать не только на бензине, но и на спирте.

Необходимо отметить, что 25-сильный и 50-сильный двигатели имели Т-образную головку цилиндров (рис. 5). Такую же головку цилиндров, разработанную Б.Г. Луцким, использовали Эмиль Еллинек и Вильгельм Майбах при создании первого автомобиля «Мерседес».

Поскольку никто из советских и российских историков не привел в своих публикациях фотографии вышеназванных двигателей, восполним этот пробел. На рис. 6 представлена фотография 25-сильного судового двигателя Луцкого, взятая из журнала «Dinglers polytechnisches journal» (т. 318, 1903 год), а на рис. 7 – фотография 50-сильного судового двигателя, взятая из журнала «The Horseless Age» (т. 15, 1904 год).

Спиртовыми двигателями Луцкого восхищался император Германии Вильгельм II. В 1903 году он посетил Берлинскую выставку моторов, на которой были представлены спиртовые ДВС конструкции Луцкого. Об этой выставке в 1903 году, в журнале Конгресса США было написано: «В течение двух прошлых лет флот царя с очень высокими успешными результатами использует лодочные моторы на спирте мощностью до 300 л.с. ...Как типичный пример, который объединяет в себе наивысшую степень прогресса в конструкциях спиртовых двигателей, являются двигатели, изобретенные директором Борисом Луцким из русского морского технического ведомства. На его экспонатах особое внимание сконцентрировал немецкий император, чей восторженный интерес ко всему, что

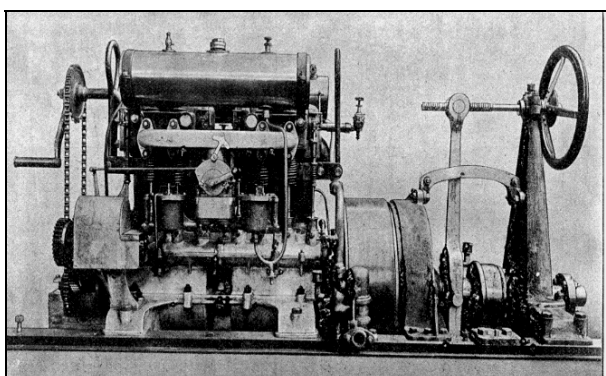


Рис. 6. 25-сильный судовый двигатель Луцкого

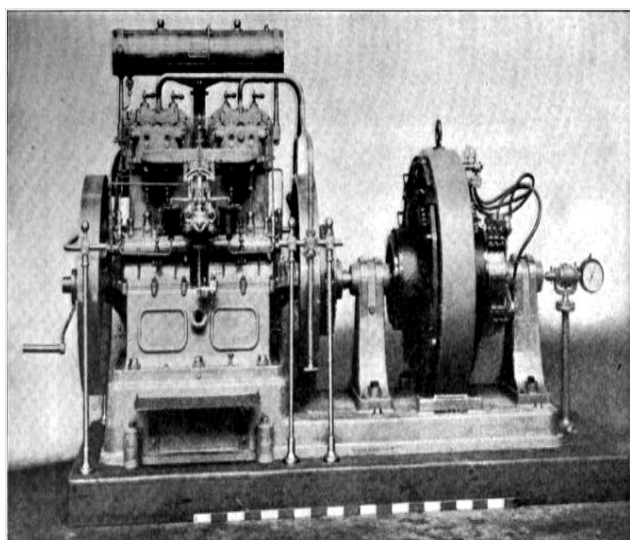


Рис. 7. 50-сильный судовый двигатель Луцкого

связано с использованием спирта для моторных целей на земле и море, хорошо известен».

Хочу отметить, что немецкий император не только восхищался спиртовыми двигателями Луцкого, но и использовал их на своих моторных лодках. Более того, в период с 1901 по 1903 гг. Б.Г. Луцкий испытывал свои двигатели на шлюпке императорской яхты «Гогенцоллерн», принадлежащей императору Германии. На рис. 8 представлен снимок из австрийской газеты «Allgemeine Automobil-Zeitung» за 1903 год. В подписи к снимку написано: «Моторная шлюпка императорской яхты «Гогенцоллерн». Основатель флотилии моторных шлюпок русского флота адмирал Верховской (1) в сопровождении Бориса Луцкого (2) осматривает оснащённую спиртовым двигателем моторную шлюпку в Киле».

Австрийская газета «Allgemeine Automobil-Zeitung» назвала адмирала Верховского основателем флотилии моторных шлюпок русского флота в связи с тем, что в это время именно он курировал оснащением ВМФ России ДВС конструкции Луцкого.

В 1903 году за создание моторной флотилии Б.Г. Луцкий был награжден орденом Святого Станислава. Об этом в 1903 году сообщила австрийская газета «Allgemeine Automobil-Zeitung»: «Мы недавно сообщили, что знаменитый Берлинский автомобильный инженер-конструктор Борис Луцкий был награжден орденом Станислава, упоминались принадлежащие ему заслуги, немецкая промышленность имела значительные заказы русского правительства на поставку двигателей, автомобилей и т.п., которые в совокупности составили очень большую сумму» [17].

О награждении Б.Г. Луцкого российским орденом Святого Станислава сообщил также известный немецкий журналист и автогонщик, лично знавший Луцкого, Густав Браунбек в справочнике «Braunbeck's Sport-Lexikon».

Двигатели для ВМФ России по патентам Луцкого изготавливали многие компании Германии, в том числе и упомянутая выше компания «ДМГ». При этом хочу отметить, что председатель наблюдательного совета компании «ДМГ» Макс фон Дуттенхофер не хотел, чтобы в названиях немецких изделий, продаваемых компанией «ДМГ», фигурировало имя русского инженера Б.Г. Луцкого. И только на бирках двигателей и капотах автомобилей, поставленных компанией «ДМГ» в Россию, в 1901-1902 гг. была указана фамилия Бориса Григорьевича. На рис. 9 представлена фотография легкового автомобиля конструкции Луцкого, который принимал участие в Курских военных маневрах летом 1902 года. Эта фотография была напечатана в журнале «Разведчик». Под фотографией указано: «Самодвигатель г. Луцкого (к статье «Действия Южной Армии»)». На рис. 10 показан увеличенный фрагмент из этой фотографии – надпись на капоте автомобиля. Как видно из этого



Motor-Beiboot der Kaiser-Yacht „Hohenzollern“. Der Begründer der Motorboot-Flottille in der Russischen Marine, Mitglied des Admiralitäts-Rathes, Admiral Verchovskoy (1) in Begleitung des Directors Boris Loutzky (2) besichtigt das mit Spiritus-Motor ausgerüstete Beiboot der Kaiser-Yacht „Hohenzollern“ in Kiel.

Рис. 8. Императорская яхта «Гогенцоллерн». Снимок из коллекции С. Кирильца

фрагмента, на капоте читается надпись на русском языке – «Двигатель Луцкого».

Здесь хочу отметить, что название «Двигатель Луцкого» относилось не только к двигателю автомобиля, но служило и его маркой. Слово «автомобиль» в то время только входило в русскую лексику и синонимом ему служило много разных терминов, в том числе «самодвигатель», а также «мотор» и слово «двигатель» в широком смысле названия самодвижущегося экипажа, а не только в узком понятии его силовой установки.

Б.Г. Луцкий был категорически не согласен с тем, что двигатели и автомобили, изготовленные компанией «ДМГ» по его патентам, продавались под его именем только в России. Он настаивал на том, чтобы они продавались в Германии и других странах под названием «Даймлер-Луцкий». Даймлер – название компании, изготовившей изделие, а Луцкий – имя изобретателя изделия. В 1902-1903 гг. Б.Г. Луцкий направил руководству компании «ДМГ» несколько писем, в которых настаивал на удовлетворении своих требований. Об этом умалчивают все немецкие историки.

Первое письмо Б. Г. Луцкий отправил руководству компании «ДМГ» летом 1902 года, еще до начала Курских маневров и до регистрации торговой марки «Мерседес». Это письмо, а также другие

документы, касающиеся деятельности Луцкого в компании «ДМГ», хранятся в архиве концерна «Daimler AG», но ознакомиться с большинством из них до сих пор не удалось. Прежде всего это связано с тем, что не ко всем документам в архиве концерна «Daimler AG» есть свободный доступ. Во-вторых, сотрудники архива говорят, что часть документов была утеряна при большом пожаре, возникшем на заводе компании «ДМГ» в Каннштатте, в 1903 году. Складывается впечатление, что сотрудники архива специально, под разными предлогами, отказывают в выдаче документов, касающихся деятельности Б.Г. Луцкого. Исключение составили лишь два документа, хранящиеся в папке № 22 за 1901-1902 гг. О наличии этих документов в архиве концерна «Daimler AG» сообщил д-р Гарри Ниман, который на протяжении 1989-2008 гг. возглавлял архив концерна «Мерседес-Бенц», но о чем в них идет речь он не указал. После того, как автору данной статьи удалось ознакомиться с этими документами, оказалось, что это выписки из протоколов заседаний Наблюдательного совета компании «ДМГ» за 1902-1903 гг. Один документ назывался «Борис Луцкий и Россия» (рис. 11), а второй – «Моторы Луцкого» (рис. 12).

Протицирую фрагменты из этих документов:



Рис. 9. Фотография из журнала «Разведчик». Около водительского места стоит Б.Г. Луцкий



Рис. 10. Увеличенный фрагмент надписи на капоте автомобиля Луцкого

1. На заседании Наблюдательного совета (компания Даймлер Моторен Гезельшафт – А.Ф.) от 16 августа 1902 года председатель фон Дуттенхофер огласил: «письмо г-на директора Бориса Луцкого из Берлина, в котором он требует, чтобы двигатели, продаваемые до настоящего времени в России под названием Даймлер-Луцкий, теперь под таким же названием продавались и в Германии, и ему была предоставлена плата за лицензию. Господам директорам поручено подготовить должным образом обоснованный отрицательный ответ и представить его г-ну фон Дуттенхоферу».

2. На заседании от 3 октября 1902 года тайный советник Дуттенхофер сообщил о требовании г-на Бориса Луцкого: «чтобы судовые двигатели, которые продаются в Германии, дополнительно к имени Даймлер назывались и его именем. Дуттенхофер объявил, что это требование «должно быть отклонено».

3. На заседании Наблюдательного совета от 1 декабря 1902 года председатель, тайный советник

Дуттенхофер проинформировал: «о том, что он имел встречу с г-ном Луцким по поводу его комиссионного вознаграждения, и что, в то время между ними было достигнуто соглашение, согласно которому Луцкий при отправке двигателей в зарубежные страны получает 10%, а внутри страны 2%; при продаже судовых двигателей в зарубежные страны Луцкий получает 10% и 5% внутри страны; переговоры председателя, тайного советника Дуттенхофера по поводу последнего упомянутого комиссионного вознаграждения до настоящего времени еще не завершены».

4. На заседании от 28 марта 1903 года председатель, тайный советник Дуттенхофер сообщил: «о его переговорах с г-ном Борисом Луцким по поводу изготовления двигателя мощностью в 700 л.с. для военно-морского флота России, за что он (Дуттенхофер) требует цену 60000 марок. Г-н Луцкий заявляет о праве собственности на строительство новых продуктов для российского правительства. Г-н Дуттенхофер решительно против этого требования и также дает нам полную свободу действий в отношении более раннего проекта договора с доктором Штайнером, обсуждение которого не состоялось в то время. Г-н Дуттенхофер продолжит переговоры с г-ном Луцким в отношении бесплатного права выполнения двигателей для нас».

Проанализировав выписки из протоколов заседаний Наблюдательного совета компании «ДМГ» стало понятно, почему сотрудники архива концерна «Daimler AG» не дают возможности ознакомиться с документами, в которых фигурирует имя Луцкого. Вероятно, в этих документах имеются такие сведения, что если их опубликовать, то придется переписывать всю историю концерна «Daimler AG».

Несмотря на то, что автору удалось ознакомиться лишь с двумя документами архива концерна «Daimler AG», тем не менее даже на их основании можно сделать следующие выводы:

1. Компания «ДМГ» в 1898-1902 гг., в больших количествах продавала стационарные, автомобильные и судовые двигатели конструкции Луцкого, как в Германии, так и за рубежом.

2. Председатель Наблюдательного совета компании «ДМГ» Макс фон Дуттенхофер не хотел, чтобы в названиях изделий, продаваемых компанией «ДМГ», фигурировало имя российского инженера Луцкого. Он даже дал поручение директорам компании «подготовить должным образом обоснованный отрицательный ответ» на требования Луцкого.

3. Дуттенхофер постоянно задерживал выплату комиссионных вознаграждений Б.Г. Луцкому, и поэтому он потребовал от него плату за лицензию.

-5-

Boris Loutzky* und Russland

In der Aufsichtsrats-Sitzung vom 16. August 1902 verlas Duttenhofer einen Brief

"des Herrn Direktor Boris Loutzky, Berlin, worin derselbe verlangt, dass die bisher in Russland unter dem Namen Daimler-Loutzky Motoren verkauften Motoren nun auch in Deutschland unter dieser Bezeichnung zum Verkauf gelangen und ihm eine Lizenz-Gebühr gewährt werde. Die Herren Direktoren werden beauftragt, eine entsprechend begründete ablehnende Antwort darauf auszuarbeiten und Herrn v. Duttenhofer zu unterbreiten".

- - -

In der Aufsichtsrats-Sitzung vom 28. März 1903 berichtete Duttenhofer

"über seine Verhandlungen mit Herrn Boris Loutzky wegen Ausführung eines 700 HP Motors für die Russische Marine, für welche er (D.) einen Preis von M. 60000.- verlangt habe. Herr Loutzky beansprucht das Eigentumsrecht der Konstruktion für die russ. Regierung. Diesem Verlangen tritt Herr Duttenhofer entschieden entgegen und bringt auch einen früheren uns freie Hand vorbehaltenden Vertrags-Entwurf des Herrn Dr. Steiner zur Verlesung, der damals jedoch nicht zu Stande kam. Herr Duttenhofer wird mit Herrn Loutzky im Sinne einer Freihaltung des Ausführungsrechts des Motors für uns weiter verhandeln".

* NACH BRAUNBECKS LEXIKON 1910: SCHREIBWEISE „LOUTZKOY“

Рис. 11. Документ из архива концерна «Daimler AG», под названием «Борис Луцкий и Россия»

Хочу обратить внимание также на следующее. Первое требование Луцкого было рассмотрено Наблюдательным советом компании «ДМГ» после Курских маневров, за месяц до официальной регистрации новой торговой марки «Мерседес» вместо

марки «Даймлер» (27 сентября 1902 года). После отклонения требований Луцкого (в октябре 1902 года) произошли следующие события. 10 июня 1903 года в результате пожара практически полностью сгорел завод в Каннштатте, а 14 августа 1903 года был убит

-138-

Lötzky-Motoren

In der Aufsichtsrats-Sitzung vom 16. August 1902 verlas der Vorsitzende, v. Duttenhofer,

"einen Brief des Herrn Direktor Boris Lötzky, Berlin, worin derselbe verlangt, dass die bisher in Russland unter dem Namen Daimler - Lötzky-Motoren verkauften Motoren nun auch in Deutschland unter dieser Bezeichnung zum Verkauf gelangen und ihm eine Lizenz-Gebühr gewährt werde. Die Herren Direktoren werden beauftragt, eine entsprechend begründete ablehnende Antwort darauf auszuarbeiten und Herrn von Duttenhofer zu unterbreiten".

- - -

In der Sitzung vom 3. Oktober 1902 hatte Geheimrat Duttenhofer über die Forderung des Herrn Boris Lötzky berichtet:

"nach welcher auch die in Deutschland verkauften Schiffsmotoren mit dem Namen dieses Herrn neben der Bezeichnung 'Daimler' versehen werden sollen".

Duttenhofer erklärte, dass dieses Ansuchen "abgelehnt werden müsse".

- - -

In der Aufsichtsrats-Sitzung vom 1. Dezember 1902 teilte der Vorsitzende, Geheimrat Duttenhofer, mit:

"dass er mit Herrn Lötzky wegen seiner Provision verkehrt und dabei das Abkommen getroffen habe, dass Lötzky für Lieferungen nach dem Auslande 10%, für solche nach dem Inland 2% erhält; bei Bootsmotoren verlange Herr Lötzky 10% für das Ausland & 5% für das Inland; die Verhandlungen über letzter genannte Provision seien noch nicht abgeschlossen.

- - -

In der Aufsichtsrats-Sitzung vom 28. März 1903 berichtete der Vorsitzende, Geheimrat Duttenhofer

"über seine Verhandlungen mit Herrn Boris Lötzky wegen Ausführung eines 700 HP Motors für die Russische Marine, für welche er (D) einen Preis von M 60.000.- verlangt habe. Herr Lötzky beansprucht das Eigentumsrecht der Konstruktion für die russische Regierung. Diesem Verlangen tritt Herr Duttenhofer entschieden entgegen & bringt auch einen früheren uns freie Hand lassenden vorbehaltenden Vertragsentwurf des Herrn Dr. Steiner zur Verlesung, der damals jedoch nicht zu Stande kam. Herr Duttenhofer wird mit Herrn Lötzky im Sinne einer Freihaltung des Ausführungsrechts des Motors für uns weiter verhandeln".

Рис. 12. Документ из архива концерна «Daimler AG», под названием «Моторы Луцкого»

Дуттенхофер (его убил муж любовницы – А.Ф.). В течении 1903-1904 гг. Луцкий был занят внедрением своих двигателей на катерах, кораблях и подводных лодках Российской империи, организовывал производство автомобилей на заводе «Лесснер» в Санкт-Петербурге. Из-за этих обстоятельств, по мнению автора,

Б.Г. Луцкому так и не удалось добиться того, чтобы автомобили и двигатели, изготавливаемые в компании «ДМГ» по его патентам, назывались его именем. К тому же в это время исчезла и марка легковых автомобилей «Daimler», уступив своё место новому названию

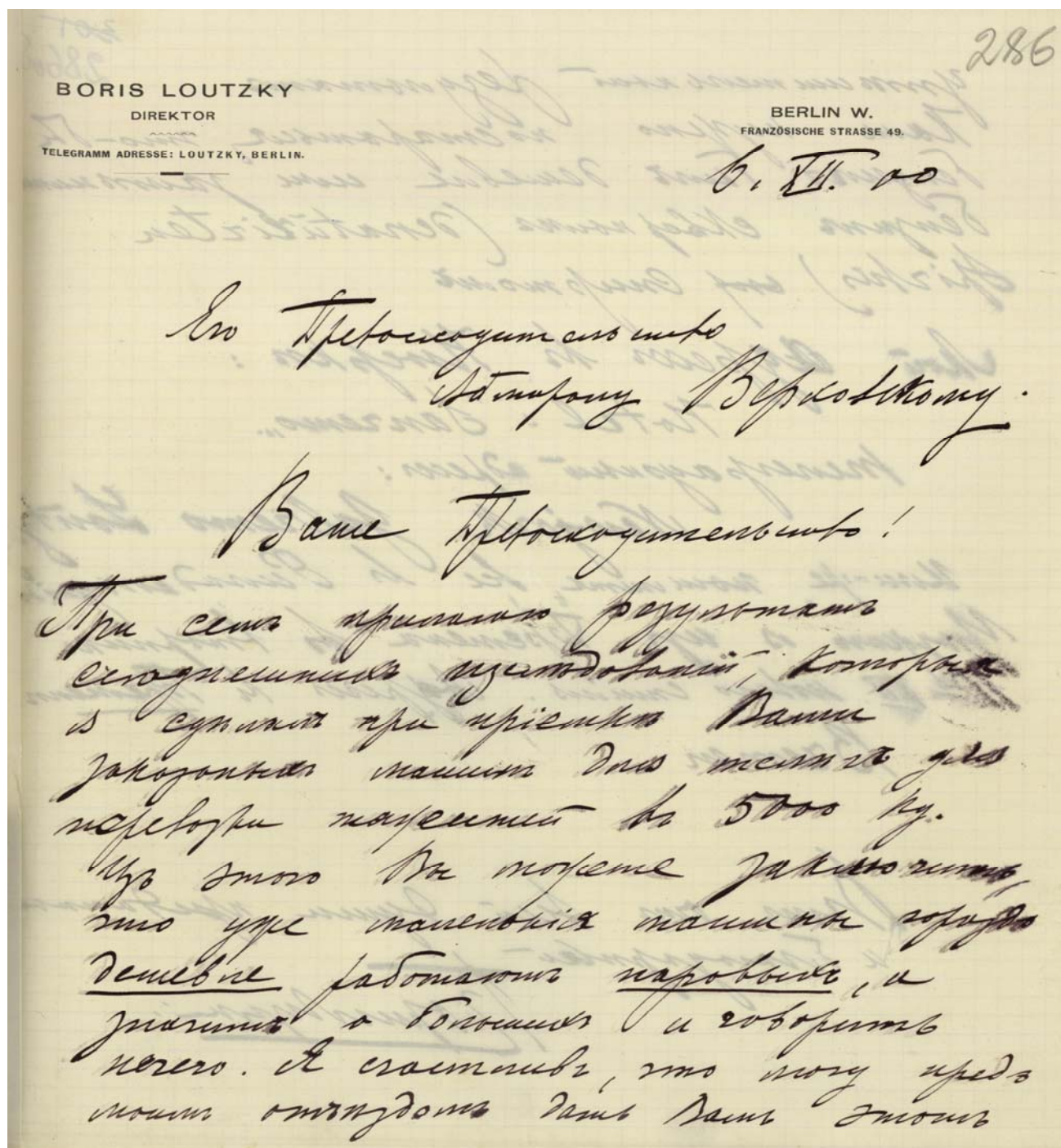


Рис. 13. Фрагмент из письма Луцкого к вице-адмиралу Верховскому

«Mercedes», хотя для грузовых машин и двигателей она использовалась ещё долго – вплоть до 1926 года.

В ЦГА ВМФ России автором было обнаружено еще одно письмо Б.Г. Луцкого, которое он отправил вице-адмиралу Верховскому 6 декабря 1900 года (рис. 13, 14): «Ваше Превосходительство! При сем прилагаю результаты сегодняшних исследований, которые я сделал при приемке Вами заказанных машин для телег, для перевозки тяжестей в 5000 kg. Из этого Вы можете заключить, что уже маленькие машины гораздо дешевле работают паровых, а значит о больших и говорить

нечего. Я счастлив, что могу перед моим отъездом дать Вам этот утешительный результат. Нам нужно постараться, чтобы бензин был дешевле или заменить бензин скверным (denaturirten spiritus) спиртом. Мой адрес в Нью Йорке: New York. Hotel: Sanremo. Телеграфный адрес: New York. Sanremo. Loutzky. Или-же пошлите все в Филадельфию. Уезжаю я из Бремена во вторник 11 декабря нового стиля. Адрес в Бремене: Bremen. Ваш от всей души преданный и благодарный Борис Луцкий» (ЦГА ВМФ, фонд 427, опись 1, дело 457, листы 286, 286 об.). Из этого письма следует, что

301
 28600
 утворюють так результати.
 Нам нужно постараться, чтобы
 бензин Гринг дешевле или равным
 бензин эквивалент (denaturizierten
 Spiritus) с сиромом
 Мой адрес в Нью-Йорке:
 Hotel: "Sanremo"
 Менеджерский адрес:
 New-Jork Galremo Luitzke
 Ком-ре. пошлите к в Берлине.
 Укажите в ур. времени в Нью-Йорке
 №-10. моего имени. Адрес в Берлине:
 Bremen
 От вас сего души преданных
 и благодарных
 Л. Луцкий.

Рис. 14. Фрагмент из письма Луцкого к вице-адмиралу Верховскому

первыми ДВС, которые были изготовлены в Германии по патентам Б.Г. Луцкого для морского ведомства были двигатели, предназначенные для 5-тонных грузовиков. Причем эти двигатели Луцкий называет «маленькими машинами» и указывает на то, что «большие машины» будут работать «гораздо дешевле паровых». Это свидетельствует о том, что в 1900 году Борис Григорьевич по заказу вице-адмирала Верховского разрабатывал для кораблей ВМФ Российской империи также ДВС большой мощности. Вице-адмирал Верховский с помощью Луцкого планировал заменить паровые машины, используемые на судах ВМФ

Российской империи, двигателями внутреннего сгорания. Кроме того, из письма видно, что в целях экономии Б.Г. Луцкий советовал Верховскому вместо бензина использовать «скверный спирт».

В этом письме Б.Г. Луцкий также говорит о своем отъезде в Америку. Факт посещения Луцким США в декабре 1900 года, когда он уже был военно-морским аташе при российском посольстве в Берлине, также отражен в документе под названием: «Заметка о двигателях системы Луцкого в Берлине», который хранится в ЦГА ВМФ (ЦГА ВМФ, фонд 427, опись 1, дело 457, листы 295-300). Этот документ датирован

1 декабря 1900 года и подписан помощником старшего механика Афанасьевым, который был послан в Берлин вице-адмиралом Верховским для детального осмотра двигателей Луцкого. В конце этой заметки и говорится об отъезде Луцкого в Америку.

Поездка Луцкого в Америку, в частности, в Нью-Йорк (в Нью-Йорке находилась компания «Холанд-Торпедо-Боут Компани» («Holland-Torpedo-Boat Company») – А.Ф.) и Филадельфию (в Филадельфии находилась компания «Отто Гас Энжин Воркс» («Otto Gas Engine Works») – А.Ф.) была связана с необходимостью его присутствия при испытании новых двигателей, предназначенных для строившихся в США пятнадцати подводных лодок типа «Холланд» VII поколения. Эти двигатели, по мнению Дубовского, были конструкции Луцкого. В.И. Дубовской писал: «Форма камеры сгорания и факт поездки Луцкого в Нью-Йорк и Филадельфию в декабре того же года заставили предположить, что он был его конструктором. Это же предположение высказал в своем письме от 26 июля 1977 г. европейский представитель американского журнала «Отомобил Куотерли» г-н Г. Борджес. ...Основанием для подтверждения факта участия Луцкого в постройке 160-сильного двигателя явилось сообщение председателя комиссии, ведающей постройкой судов в



Рис. 15. Люси Мери Агнес Хикенлупер (1880-1948)



Рис. 16. Портрет Люси Хикенлупер, опубликованный в Хьюстонской ежедневной газете

Америке, Главному управлению кораблестроения России, датированное 21 декабря 1900 года, в котором говорилось: «Ознакомившись с двигателями Луцкого, убедился, что они отличаются от американских двигателей других фирм тем, что зажигание от индуктора, а не от батарей, как у американских».

Кроме того, находясь в Америке, Б.Г. Луцкий, вероятно, по просьбе Верховского договорился с руководством компании «Холанд-Торпедо-Боут Компани» о командировке на ее предприятие русского инженера для ознакомления с американскими подводными лодками. По мнению автора, эта договоренность сыграла значительную роль в создании первой боевой подводной лодки Российской империи «Дельфин». Если бы не хорошие отношения Луцкого с компанией «Холанд-Торпедо-Боут Компани», неизвестно была бы ли в 1903 году вообще построена первая подводная лодка Российской империи. Как известно, летом 1900 года член Морского технического комитета, главный инспектор кораблестроения Российской империи Н.Е. Кутейников также ездил в Америку и посещал компанию «Холанд-Торпедо-Боут Компани», однако эта поездка закончилась неудачей. Кутейникову не удалось ознакомиться с готовой подводной лодкой компании «Холанд-Торпедо-Боут Компани».

Находясь в Америке, 21 января 1901 года Б.Г. Луцкий официально зарегистрировал свой брак с американкой Люси Хикенлупер (Палмер). Перед этим,

осенью 1900 года они обвенчались в Германии, в католической службе города Мюнхена.

Люси Мери Агнес Хикенлупер (рис. 15) родилась 8 августа 1880 года в форте Сэм Хьюстон, Сан-Антонио, штат Техас. Ее родителями были Карлос и Джейн Хикенлуперы. Вскоре после ее рождения, отец отказался от дальнейшей карьеры армейского офицера и из Сан-Антонио переехал вместе с семьей сначала в Хьюстон, а затем в Галвестон, где основал свой бизнес. В Галвестоне Люси обучалась в женском монастыре Урсулайн. Мать и бабушка Люси по материнской линии – Люси Палмер, позже Лоэнинг и Грюневальд были учителями музыки. Они обнаружили у Люси музыкальный талант в очень молодом возрасте и решили послать ее учиться в Европу, потому что в США, в конце XIX века не было своих достаточно авторитетных педагогов. В 1894 году Люси, ее брат Джордж, мать и бабушка отправились в Европу. Мать и брат пробыли в Европе недолго и вернулись в США, а Люси вместе с бабушкой остались в Париже. В 1895 году Люси поступила в Парижскую консерваторию. Ее талант был настолько впечатляющим, что она стала первой американской женщиной, которая получила ученую степень по классу фортепьяно в Парижской консерватории. Об этом событии в ноябре 1896 года написала Хьюстонская газета «Houston daily post» и привела портрет 15-летней девушки (рис. 16).

В Парижской консерватории Люси Хикенлупер занималась у Антуана Франсуа Мармонтеля и Эли Мириама Делаборде. Затем в 1897 году она поехала учиться в Берлин у Эрнста Йедлички. В 1898 году, в Берлине Люси познакомилась с известным уже в то время конструктором Луцким и вопреки протестам родственников, которые хотели, чтобы она серьезно

занялась концертной деятельностью пианиста, в 1900 году вышла за него замуж. Оливер Дениэл в книге «Стоковски: контрапункт зрения» написала: «Любовь вскружила ей голову и Люси вышла замуж за красивого молодого инженера по имени Борис Луцкий, который был «неофициальным» атташе при Российском посольстве в Берлине». Венчание молодых проходило в католической службе города Мюнхена греческим священником.

В архиве писем Марии Г. Дехон Полк, которая переписывалась с Люси Хикенлупер, имеется письмо, в котором Люси пишет, что: «Луцкий крестился как православный христианин, а не католик».

На рис. 17 приведена малоизвестная фотография из журнала «The Music Magazine. Musical courier» (№ 149 за 1954 г.). На этой групповой фотографии, сделанной в Берлине, в 1900 г., среди музыкантов, принимавших участие в концерте, Люси Хикенлупер и Борис Луцкий выделены пунктиром.

В своей автобиографической книге «История американского музыканта» Люси так описывает этот период своей жизни: «После нескольких лет изучения фортепиано с Эрнстом Йедличкой и Эрнстом Хатчесоном, чьи уроки оставили незабываемые впечатления, а также композиций с Бойсе, моя бабушка серьезно рассматривала пути и средства, чтобы начать мою карьеру пианиста в Берлине. В это время судьба привела к ситуации, в которой, несмотря на свою крайнюю молодость, я столкнулась с необходимостью выбора между карьерой и браком. Верная психологии моего воспитания, я выбрала брак и стала подданной царя Николая Второго, благодаря моему браку с Борисом Луцким, русским изобретателем и гражданским инженером, который был неофициальным



Рис. 17. Фотография из журнала «The Music Magazine. Musical courier», 1954 г.

атташе (техническим экспертом, наблюдавшим за постройкой российских военных судов в Киле) при российском посольстве в Берлине».

Люси Хикенлупер-Луцкая позже стала известной пианисткой под именем Ольга Самарофф. Она взяла русскую фамилию Самарофф (имя далекой родственницы) по совету своего агента, который считал, что тяжелое для произношения имя Хикенлупер и собственно американское происхождение пианистки, будут мешать ее карьере. Эту фамилию Люси взяла в 1905 году, после того, как развелась с Луцким.

В ЦГА ВМФ России автором также был обнаружен документ, в котором И.Г. Бубнов – корабельный инженер, возглавлявший Комиссию по проектированию подводных лодок для ВМФ Российской империи, один из создателей подводной лодки «Дельфин», обращается с рапортом на имя управляющего Морским ведомством вице-адмирала Ф.К. Авелана за разрешением приступить к разработке чертежей новой подводной лодки водоизмещением в 140 тонн. На этой новой подводной лодке предусматривалась установка двух бензиновых двигателей конструкции Луцкого по 400 л.с. вместо одного 300-сильного, установленного ранее на подводной лодке «Дельфин». Этот документ датирован 13 августа 1903 года и называется «Объяснительная записка к проекту подводной лодки в 140 т водоизмещением» (ЦГА ВМФ, фонд 421, опись 1, дело 1612). Приведу некоторые фрагменты из этого документа: «Для надводного плавания миноносец имеет два бензиномотора по 400 сил на валу каждый, работающих на два независимых винта и сообщающих скорость в 14 узлов. При нормальном запасе бензина (300 пуд.) миноносец может пройти свыше 1000 миль со скоростью 10 узлов, но это расстояние может быть значительно увеличено, если взять добавочный запас бензина в концевые цистерны. ...Бензиномоторы – четырехтактные, судового типа, по образцу имеемого на миноносце № 150, при 600 оборотах в минуту должны развивать по 400 сил на валу каждый. Есть возможность иметь для них задний ход, хотя практическое осуществление этого требует предварительных опытов».

В этом документе говорится о том, что у 400-сильных двигателей «Есть возможность иметь для них задний ход, хотя практическое осуществление этого требует предварительных опытов». Эта фраза свидетельствует о том, что Луцкий еще в 1903 году разработал реверсивный механизм, который позволял изменять направление вращения коленчатого вала, и за счет этого изменять направление движения лодки (двигаться задним ходом). В упомянутом выше письме к Верховскому от 29 ноября 1900 г. Луцкий писал, что

одним из недостатков бензиновых двигателей является то, что «они не дают заднего хода» и для устранения этого недостатка необходимо дополнительно к двигателю использовать специальные механизмы, так называемые «Kupplungen».

Изобретенный в 1903 году реверсивный механизм ДВС Луцкий запатентовал через три года, и поэтому многие историки в своих публикациях указывают на то, что первый в мире реверсивный механизм ДВС был разработан в 1906 году. В частности, К. Пёльман в книге «Die unmittelbare umsteuerung der verbrennungskraftmaschinen» (Прямой реверсивный механизм двигателей внутреннего сгорания), изданной в 1914 году, пишет: «Одним из первых реверсивный механизм газового двигателя, который основан на перемещении распределительного вала, да и вообще самый первый реверсивный механизм газового двигателя еще в 1906 году разработал и изготовил гениальный пионер в строительстве газовых двигателей Борис Луцкой».

В заключение хочу отметить, что информация советских и российских историков о том, что Б.Г. Луцкой умер в России, в начале 20-х годов прошлого века не соответствует действительности. После окончания первой мировой войны зарубежная пресса очень часто писала о его достижениях. В частности, в 1934 году французский журнал «Journal republicain du matin L'Ouest-Éclair» сообщил: «Немецкий конструктор Борис фон Луцкой создал и построил самолет, который приземляется с помощью больших надутых воздухом резиновых шаров. Эта конструкция шасси позволяет совершать посадку на воду и на землю с одинаковой легкостью. Немецкая авиация обоснованно возлагает большие надежды на новое устройство».

В 1940-1941 гг. Б.Г. Луцкой имел в Берлине контакты с советским разведчиком по кличке «Арнольд» – В.И. Тупиковым. Василий Иванович Тупиков был генерал-майором, военным атташе в Берлине. Именно Тупиков первым из разведчиков предупредил советское руководство о возможном нападении Германии на СССР. В декабре 1940 года, за 174 дня до «внезапного» нападения на СССР, он информировал Центр о подписанной Гитлером «Директиве № 21» и переслал в Москву полученное им анонимное письмо с положениями этой сверхсекретной директивы.

4 июня 1941 года посол В.Г. Деканозов писал народному комиссару внутренних дел В.М. Молотову: «Деканозов ссылается на советского военного атташе в Берлине Тупикова, которому некий барон Луцкой сказал, что о передаче Германии в аренду Украины ему говорил Удет — заместитель Геринга в руководстве авиационной промышленностью. Деканозов докладывал, что об

«аренде Украины» его совершенно серьезно спрашивали турецкие, американские и китайские дипломаты и военные атташе. Слухи об аренде Украины на 5, 35 и 99 лет распространены по всей Германии до сих пор» (АВП РФ, фонд 06, опись 3, папка 12, дело 138, листы 99-107).

Отмечу, что в Германии в это время жил только один барон по фамилии Луцкой. Им был Борис Григорьевич.

**B. Louckoy Boris Baron Dipl Ing W 30 Victoria
Luiz-Platz 1 T.**

Рис. 18. Фрагмент из адресной книги
Берлина, 1943 г., с. 1629

Кроме того, на основании информации, найденной автором в адресной книге Берлина за 1943 год, можно предположить, что в этом году Борис Григорьевич был еще жив, и проживал по адресу: Берлин, Виктория Луиза-Плац, 1 (рис. 18).

Джерела та література:

1. Фирсов А.В. Российский инженер Б.Г. Луцкий (Луцкой): краткая биографическая хроника с 1865 по 1900 гг. / А.В. Фирсов // Вопросы истории естествознания и техники. – Москва, 2014. – № 4. – С. 101-128.
2. Фирсов А.В. Б.Г. Луцкой – создатель уникальных колес для самолетов, автомобилей и «летающих тарелок» / А.В. Фирсов // Дослідження з історії техніки: Збірник наукових праць. – К.: НТУУ «КПІ», 2013. – № 18. – С. 53-63.
3. Фирсов А.В. Неизвестные и малоизвестные факты из биографии гениального конструктора Б.Г. Луцкого / А.В. Фирсов // Наука. Релігія. Суспільство. – № 1. – ІПШІ МОНУ і НАНУ «Наука і освіта». – Донецьк, 2013. – С. 70-79.
4. Фирсов А.В. Гарбургский период изобретательской и конструкторской деятельности российского инженера Б.Г. Луцкого / А.В. Фирсов // Дослідження з історії техніки: Збірник наукових праць. – К.: НТУУ «КПІ», 2013. – № 17. – С. 35-41.
5. Фирсов А.В. Борис Луцкий – создатель первого в мире моторизованного велосипеда классической компоновки с двигателем внутреннего сгорания / А.В. Фирсов // Дослідження з історії техніки: Збірник наукових праць. – К.: НТУУ «КПІ», 2012. – № 16. – С. 28-36.
6. Фирсов А.В. Создание 4-тактного вертикального двигателя внутреннего сгорания с внизу расположенным коленчатым валом: к вопросу о приоритете / А.В. Фирсов // Дослідження з історії техніки: Збірник наукових праць. – К.: НТУУ «КПІ», 2012. – № 15. – С. 35-45.
7. Фирсов А.В. Российский инженер Борис Луцкий – один из создателей автомобилей «Даймлер» и «Мерседес» / А.В. Фирсов // Науковий журнал «Питання історії науки і техніки». – Центр пам'яткознавства НАН України і УТОПІК. – К., 2012. – № 4. – С. 42-49, 81.
8. Фирсов А.В. Б. Луцкий на Всемирной выставке 1900 года в Париже / А.В. Фирсов // Науковий журнал «Питання історії науки і техніки». – Центр пам'яткознавства НАН України і УТОПІК. – К., 2011. – № 3. – С. 39-46.
9. Фирсов А.В. Автомобили «системы Луцкий» / А.В. Фирсов // Дослідження з історії техніки: Збірник наукових праць. – К.: НТУУ «КПІ», 2011. – № 14. – С. 44-58.
10. Фирсов А.В. Автомобили инженера Б.Г. Луцкого – лучшие в автомобилестроении конца XIX века / А.В. Фирсов // Електронне наукове фахове видання «Історія науки і біографістика». – К.: Вид-во «Державна наукова сільськогосподарська бібліотека УААН», 2011. – № 3. – Режим доступа: http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/INB/2011-3/11_firsov.pdf – Загл. с экрана.
11. Фирсов А.В. Б.Г. Луцкой – создатель оригинального двухколесного одноколейного автомобиля / А.В. Фирсов // Збірник наукових праць. Тематичний випуск: Історія науки і техніки. – Харків: НТУ «ХПІ». – 2011. – № 64. – С. 154-160.
12. Фирсов О.В. Наш співвітчизник Б.Г. Луцкий – один з піонерів автомобілебудування в світі / О.В. Фирсов // Наука. Релігія. Суспільство. ІПШІ МОНУ і НАНУ «Наука і освіта». – Донецьк, 2010. – № 3. – С. 135-141.
13. Фирсов А.В. Б.Г. Луцкий – создатель уникальной гоночной моторной лодки «Царица» / А.В. Фирсов // Електронне наукове фахове видання «Історія науки і біографістика». – К.: Вид-во «Державна наукова сільськогосподарська бібліотека УААН», 2013. – № 1. – Режим доступа: http://archive.nbuv.gov.ua/e-journals/INB/2013-1/13_firsov.pdf – Загл. с экрана.
14. Фирсов А.В. Вклад Б.Г. Луцкого в создание первых боевых подводных лодок российской империи / А.В. Фирсов // Електронне наукове фахове видання «Історія науки і біографістика». – К.: Вид-во «Державна наукова сільськогосподарська бібліотека УААН», 2012. – № 1. – Режим доступа: http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/inb/2012-1/12_firsov.pdf – Загл. с экрана.

15. Фирсов А.В. Термодинамический цикл Б.Г. Луцкого / А.В. Фирсов // Науковий журнал «Питання історії науки і техніки». – Центр пам'яткознавства НАН України і УТОПІК. – К., 2012. – № 1. – С. 15-23.
16. Schiffbau // Hansa: Wöchentlich erscheinendes Zentralorgan für Schifffahrt, Schiffbau, Hafen, Deutscher Nautischer Verein. – Hamburg, S.N., 1963. – Vol. 100. – № 20. – S. 1982.
17. Daimler-Loutzky in St. Petersburg // Allgemeine Automobil-Zeitung, 1903. – № 26. – S. 11.



Фірсов Олександр Володимирович,
завідувач кафедри соціально-гуманітарних
дисциплін, кандидат історичних наук,
доцент ПВНЗ «Європейський університет»
(Черкаська філія)